

Koenigsegg Jesko

MOTOR – NYTT måndag 5 augusti
Föregående onsdag 31 juli

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Provkörning av Lusitano 3000R

Hans Hedberg 27 juli 2019

Med nytt namn samt raffinerad teknik och design hälsar nya Lustiano 3000R till före detta JC Indigo. Helsvensk i nästan allt.



Historien har för vana att upprepa sig – men när vi äntrar nya Lusitano 3000R med före detta JC Indigo i tankarna blir det med nya smaker. Förbättrad och vitaliserad i det mesta skänker den handbyggda sportvagnen från Skene helt nytt hopp till den gamla devisen ”Super Swede”.

Formerna hos Lusitano 3000R är av typen älska eller hata, tillkomna redan på 1990-talet men inspirerade från ännu längre bakåt i tiden. Man behöver knappast kisa med blicken för att skönja Austin-Healey, Jaguar E-type eller Volvo P1800 i formspråket. Orsaken är enkel, samtidigt krånglig – Lusitano är det nya namnet på det som tidigare var Indigo med ursprung i Jösse Car.

Minnesgoda läsare känner till historien om entreprenören Bengt Lidmalms idéer i mitten av 1990-talet om den värmlandsbyggda sportbilen som redan efter några år och totalt 43 tillverkade bilar fick lägga ned. Där kunde historien också satt punkt, om det inte vore för om. När Teknikens Världs egen biljurist Michael Luft för 7-8 år sedan ville sälja sin smurfblå Indigo 3000 från 1998, som tidigare hade rullat som testbänk på Chalmers Tekniska Högskolas maskin- och farkostutbildning, fick övertecknad (!) uppdraget att köra bilen till sportbilshandlaren von Brauns showroom i Skene. Där blev bilen stående tills värmlänningen och entreprenören Jonny Olsson så småningom köpte den blå bilen. Men då hade Torbjörn von Braun redan börjat fila på idén om att återuppta tillverkningen av Indigo!

Olsson lyssnade på von Braun och snart var bollen i rullning, idéerna om en ny svensk sportbil blev allt mer verkliga. Ett otal kubikmeter vatten har runnit genom Viskan sedan dess, i vintras fick 3000R sin certifiering och typgodkännande samt har hunnit byta namn till ”Lusitano”.



Karossen har setts över av den ursprungliga Indigo-designern Hans Philip Zachau. Mer stringens i allt.

FILM: **https://delivery.youplay.se/r/FEA73**

– Ägarbilden är delvis annorlunda nu och i och med alla förbättringar kände vi att det var mer rätt att ge bilen helt nytt namn, förklarar vd Frank Bergqvist bakgrunden till namnbytet. Ansvarig designer är då som nu Hans Philip Zachau. I mitten av 90-talet drev Zachau företaget Nya Perspektiv tillsammans med Lasse Pettersson som hade stora designuppdrag inom Volvo, i nutid fortsätter Zachau businessen i mindre skala genom sitt Lighthouse.

Nya 3000R är till skillnad från JC Indigo helt digitaliserad och man noterar en helt annan skärpa i stort som smått. Huvudägare bakom Lusitano är fortsatt Jonny Olsson och hans kärlek till bilen och konceptet går utanpå det mesta.

– Jag minns när jag körde förbi Indigo-fabriken när den hade flyttat till Mellerud, Bengt Lidmalm lät mig provköra deras demobil som hade indigoblå denimklädsel på insidan. Jag blev frälst, men tyvärr hade jag inga medel att köpa någon Indigo då när det begav sig, förklarar Jonny Olsson. I nuläget väntar Olsson på att få sin nytillverkade 3000R som en av de allra första, leveransen sker under sommaren.

Den lilla verkstadslokalen i Skenes industriområde är anonym till utsidan men insidan bubblar av entreprenöranda. De fem anställda är multi-task, kan utföra de flesta monteringarna när det gäller 3000R.

– Det är viktigt att säkerställa kvaliteten, därför väljer vi att ha ett antal kundbilar under produktion samtidigt, förklarar Frank Bergqvist. Då kan vi utnyttja synergieffekter vid exempelvis kabeldragning, motorinstallation och annan montering. Denna minimala form av serietillverkning är smart eftersom montörerna kan vara mera effektiva jämfört med enstyckstillverkning. När Teknikens Värld gästar Skene byggs de tre första kundbeställda bilarna, i framtiden räknar man med att kunna tillverka ett tiotal 3000R årligen.

Vi beger oss ut på slingriga vägar i trakten, antalet kurviga vägar går tretton på dussinet i krokarna. Många är de Skenebor som sett de två byggda prototyperna rulla omkring i grannskapet. En blå och en röd, den blåa är fortfarande en rullande testbänk med massvis av lösa kablar för diagnoscheck och statuskoll. Den röda är närmare produktionsfärdigt skick men jämfört med de bilar som står inne på tillverkningsgolvet är kvaliteten haltande.



Med helklädd instrumentpanel blir sittbrunnen extra trivsam. Bilden visar förseriebil.

Motorn är den klassiska raka sexcylindriga T6-motorn som Volvo tillverkade i Skövde, Lusitano har köpt på ett sig ett stort lager av kompletta drivlinor inklusive växellåda (Volvo M90-typ). 307 hästkrafter i en bil som väger in på drygt 1,3 ton med viktbalans 50/50 fram/bak, låg tyngdpunkt och utan elektroniska chassisystem ger krispig prestanda. Nästan hela karossen är i kolfiber (samma leverantör som Koenigsegg) vilket bidrar till lätthetskänslan. Den femväxlade lådan är perfekt för den bottenstarka motorn, körupplevelsen är av den gamla skolan men chassidynamiken känns förtroendegivande modern. Dubbla triangellänkar fram och multilänkaxel bak använder sig av tvärställd bladfjäder i komposit. Underleverantören är fransk och är till vardags specialiserade på att ta fram proteshjälpmedel till rörelsehindrade!

Man förstår kompliceringsgraden av att återuppväcka en insomnad sportvagnstillverkning när vd Frank Bergqvist berättar om alla bakgrundshistorier. Kunderna kan sätta sin personliga touch på sin bil genom färgval på kaross och inredning, ingen 3000R lär bli den andra lik. Vill man ut på långresor med sin käresta erbjuds ett snyggt set med väskor som ryms perfekt i bagageutrymmet under det svepande, rundade bakpartiet.

Lusitano-företaget håller lämpligt nog styrelsemöte på Mantorp Park samma dag som Teknikens Värld arrangerar årets första Track Day i slutet av maj. Med chassiutvecklare Roger Wallgren, som tillsammans med Joakim Rydholm Engineering AB utvecklat kördynamiken hos 3000R, i passagerarsätet får jag tillfälle att smiska på ordentligt med den blå prototypen. Mest påfallande är greppet och instyrningspotentialen hos bilen, 3000R älskar att suga i sig apex och braka ut ur böjarna med full gas. Trots avsaknaden av all form av elektroniska hjälpmedel sätter den sig på bakhasorna och tar fart.

Den femväxlade M90-lådan är förhållandevis långslagig men tack vare den björnstarka turbosexan är det inga problem att köra på det massiva vridmomentet i stället för att växla ned. Inte ens bromsarna börjar svettas trots fem hårt körda varv runt Mantorp. Smajlet ligger som klistrat över hela fejset. Nya Lusitano är ännu roligare att köra än när det begav sig på Indigos tid.

Historien upprepar sig således. Åtminstone vad gäller körglädje och upplevelse. Vi håller tummarna för att Lusitano 3000R tillåts blomma ut för fullt och produktionen börjar gå på full fart i Skene. Man får nämligen aldrig nog av lustans lakejer.



Med stöddiga sportstolar blir färden både sportig och bekväm.
Relativt gott om utrymme i alla ledder.

Det här är nytt!

Lusitano Glöm Indigo. Grundformen är densamma men motor, kaross och köregenskaper är helt nya.
Skene Tillverkningen sker i låg skala, målsättningen är cirka 20 bilar per år, i västgötska Skene.
Volvo Lusitano 3000R använder sig av mekanik och drivlina från Volvo. Rak sexcylindrig T6-motor på 307 hästkrafter kopplad till femväxlad manuell M90-låda.
Pris Grundpriset är 1 050 000 kronor men det innebär en ”naken” bil, de aktuella kundbeställda Lusitano 3000R i nuläget kostar 1,3-1,4 miljoner kronor.

Fakta JC Indigo



”Den känns som en korsning av MGB och Corvette”, skrev vi i vårt test 1996. Nya sportbilen JC Indigo 3000 byggdes av Arvika-företaget Jösse Car (därav förkortningen JC, Jösse kommer för övrigt från värmländska Jösse härad) med grundaren och vd:n Bengt Lidmalm i spetsen. Idén att bygga en svensk roadster hade han fått från brittiska TVR och avsikten var att bygga 500 bilar om året, men så blev det inte. Trots Europacertifiering och godkända krockprov blev det bara 43 exemplar byggda, inklusive förseriebilar. Vad som inte låg i fas var finansieringen.



Analog känsla i stort som smått.
De runda instrumentklockorna (förserie) har egen design och typsnitt.

Lusitano 3000R

Pris: 1 050 000 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin. Längsmonterad 6-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 9,3:1. Borrning/slag 82,0/92,3 mm, cylindervolym 2 953 cm^3. Max effekt 307 hk (226 kW) vid 5 600 r/min, max vridmoment 471 Nm vid 3 300 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, bakhjulsdrift. 5-växlad manuell låda.

Fjädring/hjulställ:Bladfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubba triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Hydraulisk servo.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 225/40 R18.

Mått/vikt (cm/kg);Axelavstånd 252, längd 425, bredd 176, höjd 115, spårvidd f/b 155/155. Markfrigång ca 10 . Tjänstevikt ca 1 377, maxlast ca 80. Tank 72 liter. Bagagevolym (VDA-liter) i.u.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,4 s, toppfart 250 km/h (begr.).

Bränsleförbrukning (NEDC): Blandad körning ca. 0,95 l/mil. CO_2 217 g/km.

Garantier: Nybil 2 år.

Skatt: 12 289 kronor per år de tre första åren, därefter 2 692 kr per år.

Rivaler



Morgan Aero 8

Ramen av askträ är ersatt av aluminium och BMW-motorn på 4,4 liter och 367 hk gör resande hårresande. Börjar man kryssa i alla tillvalen sprängs miljonvallen med råge.
Pris: 930 000 kronor.



Porsche 911 Carrera S Cab

Senaste 911/992 har 450 hk och vägegenskaper samt prestanda utan dess like jämfört med 3000R. Men det går snart tretton 911 på dussinet på sportvagnsträffar, vill du sticka ut ur mängden är Lusitano ditt personliga val.
Pris: 1 285 000 kronor.



[GALLERI](#)
[Indigo 3000R](#)
[10 bilder](#)



[GALLERI](#)
[von Braun Indigo 3000 R Signature Series](#)
[9 bilder](#)



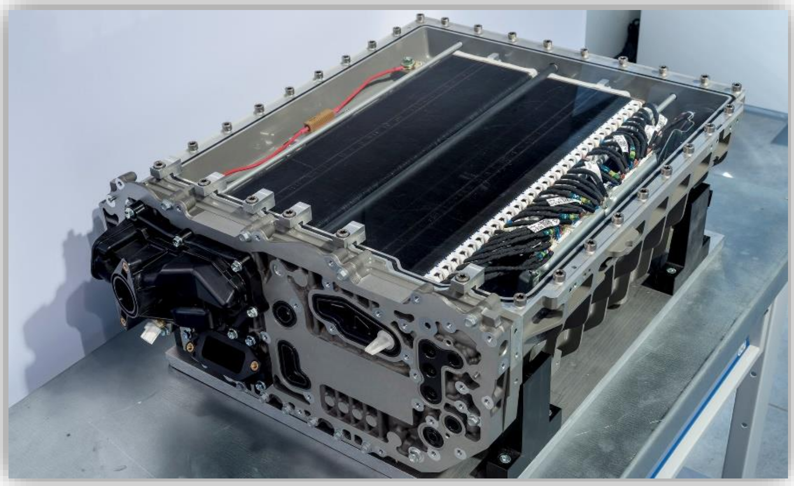
[GALLERI](#)
[JC Indigo 3000 och von Braun 3000 R](#)
[10 bilder](#)

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. BMW satsar på bränsleceller – med hjälp av Toyota

Erik Andrén 1 augusti 2019

Kanske är inte dagens batteridrivna elbilar som kommer vara vanligast i framtidens vagnpark. Nu sällar sig BMW till skaran som genomför nysatsningar i bränslecellsteknik. Men man gör det inte ensamma, utan tillsammans med hjälp från Japan.



Så här ser en bränslecell ut. Just denna är också från BMW, när de tidigare experimenterat med det.

Elbilar kommer med full kraft på nybilsmarknaden, och snart sagt alla större biltillverkare har numera åtminstone en eldriven modell i pipeline, eller, i vissa fall, redan i produktion. Men det finns nackdelar med dagens batteridrivna bilar. Laddtider är en, som förvisso kortas med starkare snabbladdare, men även tillgången på batterier och de metaller som krävs för dess produktion.

Även om batteritekniken går framåt finns det därför fortfarande intresse för alternativ, och ett av dessa som länge spekulerats kring och forskats på är bränsleceller drivna av vätgas (och syre, som kan hämtas från luften). Dessa går att tanka vid någorlunda vanliga mackar, och har endast vanligt vatten som restprodukt. Strömmen som alstras av bränslecellen driver sen elmotorerna, lite som ett påfyllningsbart batteri.

Flera tillverkare har genom åren testat bränslecellsdrivna fordon, och exempelvis Mercedes, Honda och Toyota har haft bilar i någorlunda daglig drift. De sistnämnda är kanske de som kommit längst, där deras Mirai faktiskt har sålts till riktiga kunder – om än i begränsad upplaga. Just Toyota är också partnerföretag när nu en annan biltillverkare gör en nysatsning på bränsleceller – BMW.

BMW och Toyota är inga nybörjare på att samarbeta, man har sedan tidigare tagit fram syskonbilarna BMW Z4 och Toyota Supratillsammans och även haft samarbete inom just batteriteknik. Det är heller inte första gången BMW har experimenterat med bränsleceller, men vi får anta att de prototyper som nu ska göras kommer göra det i en mer fullskalig testflotta. Tanken är att testprototyperna – baserade på BMW X5 – ska vara ute och rullande i början av 2020-talet, med serieproduktion planerad till 2025.

3. Prov: BMW X3 M Competition – äntligen en värsting

Av John Argelander, Publicerad 2019-07-24, 08:12

X3 blir till slut en riktig M-modell. Motorn är fantastisk, men modellen är inte utan svagheter...



Provkörningen innehåller:
- *Vad är nytt?*
- *Hur är den att köra?*
- *Borde jag köpa en?*

Vad är nytt?

BMW X3 som sådan är ingen ny modell, den tredje generationen av BMW:s mellanklassuv dök upp 2018. Det har förekommit vissa versioner med bokstaven M i modellbeteckningen men det här är den första som är en lika äkta M-modell som exempelvis M3 och M5.

X3 M Competition (och systermodellen X4 M Competition) har en rak sexcylindrig motor med dubbla turboaggregat, 510 hästar, 600 Nm och uppgraderad kylning som enligt uppgift ska klara av bankörning. Fyrhjulsdriftsystemet råkar faktiskt vara samma som det som finns i supersedanen M5, och på bakaxeln sitter en aktiv differential med vridmomentsfördelning. Chassit har en specifik M-setup och adaptiva dämpare, och bromsarna är också uppgraderade enligt M-specifikation.

Karossmässigt har fronten fått större luftintag och en svartlackerad grill. M-backspeglarna är också svarta liksom ventilationsspjällen på framskärmarna, och baktill sitter en diffusor och fyra svarta utblås. Interiört märks kolfiberinlägg på instrumentpanelen och samma växelväljare som finns i M5. Ratten och säkerhetsbältena har dekorsömmar i de tre M-färgerna blått, lila och rött.



Fyra svarta utblås signalerar att det är en X3 M du har framför dig.
Sidospeglarna är unika för modellen.

Hur är den att köra?

Kompromisslös, om man ska koka ner det till ett ord. Avsaknaden av luftfjädring gör att chassit är förhållandevis styvt, och även om dämparna är adaptiva är bilen alltid relativt hårt fjädrad.

Detta kommer troligen att tilltala M-puritanerna eftersom det ger X3 M en känsla av att vara förarens bil, framför allt annat. Vill man ha en blixtsnabb suv som även kan skifta personlighet och bli en någorlunda komfortabel familjefraktare får man kika på någon av konkurrenterna i klassen.

Köper man X3:ans koncept får man en motor som är ett riktigt mästerverk. Maxvridet finns tillgängligt från 2.600 r/min och håller i sig ända upp till 5 950 r/min. Sedan tar toppeffekten över vid 6.250 r/min, och motorn tappar inte någon märkbar effekt förrän varvtalsstoppet griper in en bit norr om 7.000 varv.



Röd startknapp, röda M-knappar i ratten, kolfiberinlägg på panelen,
M-ratt och M-växelväljare. Förarmiljön är både lättjobbad och har en exklusiv känsla.

Det finns alltså mängder av kraft oavsett varvtal, vilket såklart är trevligt i den här typen av bil.
Baksidan av myntet är dock att motorn varken har ett übermäktigt mellanregister eller lite extra punch på toppen – den är helt enkelt fenomenal hela tiden, och den linjära kraftutvecklingen kan uppfattas som lite ospännande.

Tro nu inte att bilen blir det minsta tråkig för det, X3 M är duktigt snabb – och känns faktiskt ännu vassare än vad prestandasiffrorna antyder. 0–100 km/h på strax över fyra sekunder i en drygt två ton tung suv är inget annat än imponerande. Och väljer man tillvalet M Driver's Package slutar inte bilen att accelerera förrän vid 285 km/h. Därtill har motorn en klang som faktiskt för tankarna till den tid då BMW byggde raka sexor (utan turbo) som lät lika sensuellt som de gick vibrationsfritt.



Systermodellen X4 M har slankare taklinje – och bredare spårvidd bak.

Köregenskaperna är på samma höga nivå som de allra bästa suvarna i segmentet. Väggreppet är massivt, balansen neutral och det går alldeles utmärkt att justera spåret mitt i en kurva utan att bilen protesterar.
Att kompensera för under- eller överstyrning är lätt tack vare den otroligt fina gasresponsen – och tack vare motorns jämna kraftleverans vet man hela tiden exakt hur mycket mer eller mindre gaspådrag man ska ge. X3 M är därför lättkörd, och därmed förtroendeingivande, även på gränsen.
Allt ovan gäller så länge underlaget är förhållandevis jämnt. På dålig väg blir uppträdandet lite mer nervöst, på grund av det hårt satta chassit och de stora 21-tumshjulen med lågprofildäck (255/40 fram, 265/40 bak).



Ett mäktigt tvärstag mellan fjäderbenen håller framvagnen i schack.

Styrningen har en köttig känsla och den åttastegade automatlådan fungerar briljant ihop med motorn. Dessutom är körställningen mycket bra och man sitter som gjuten i de skålade sportstolarna.

Nördfakta

Motorn i X3 M är inte den treliterssexa (internt kallad S55) som sitter i den senaste generationen M3/M4, utan en vidareutvecklad version av BMW:s "vanliga" sexa, B58. Den här motorn delar dock bara tio procent av komponenterna med B58, och har därför fått benämningen S58.

En detaljskillnad mellan X3 M och X4 M, förutom den slankare taklinjen, är att X4 M har tre centimeter bredare spårvidd bak än X3 M.

Borde jag köpa en?

X3 M utan Competition-paketet har 480 hk/600 Nm, och kostar från 816 500 kronor. Grundpriset för X4 M/X4 M Competition är 839.500 respektive 901.400 kronor. Mycket siffror, och här kommer ännu fler. Konkurrenterna Alfa Romeo Stelvio och Mercedes-AMG GLC 63 S (som båda råkar ha 510 hästar) kostar 830.000 respektive 919.900 kronor, så X3 M Competition hamnar "mitt i gänget". Prestandamässigt är det bara decimalskillnader mellan bilarna, så frågan är nog vilken du gillar bäst.

X3 är en väldigt vettig, rymlig och välbyggd suv som klarar av det mesta som en familj kan kräva. Kom dock ihåg att X3 M är mer "högbyggd sportbil" än många av de andra bilarna i den här klassen, så förvänta dig ingen allkonstnär.

X3 M Competition är en riktig värsting.

BMW X3 M COMPETITION

TEKNISKA DATA

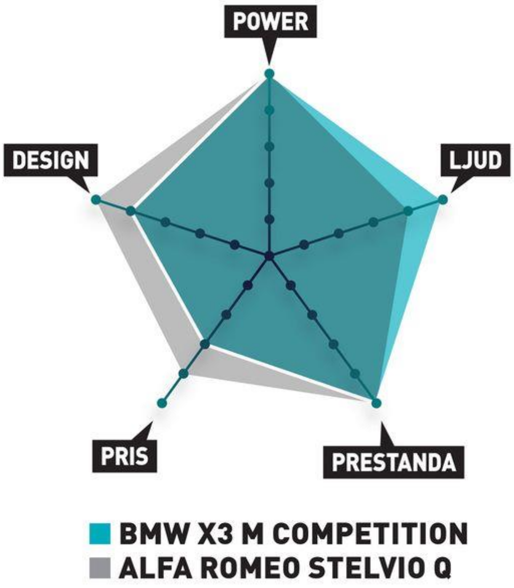
MOTOR: R6, 2 x turbo, bensin, 2 993 cm³, 510 hk vid 6 250 r/min, 600 Nm vid 2 600–5 950 r/min. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 726/1 897/1 669 mm. Axelavstånd 2 864 mm. Tjänstevikt 2 045 kg. Bagagevolym 550–1 600 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,1 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 10,5 l/100 km, CO_2 239 g/km.

PRIS: 878 400:–. Aktuell i augusti/september.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Kultiverad och björnstark motor, muskulös framtoning, bra utrymmen för både passagerare och bagage.

SÄMST: Motorn är ingen "äkta" M-motor, fjädringen är konsekvent stram och prislappen – såklart – relativt saftig.



DAGENS NYHETER.

4. Passats batterilyft är mycket välkommet

Uppdaterad 2019-07-27 publicerad 2019-07-27

Volkswagens storsäljande mellanstora kombi Passat har kommit halvvägs in i sin livscykel och är redo för en uppfräschning. I en lång rad av små detaljförändringar sticker laddhybridens nya batteri ut som den mest välkomna nyheten.



Volkswagen Passat GTE har varit borta från marknaden under ett år men är nu tillbaka med ett försiktigt förändrat utseende och nytt batteri. DN Motors utsände Erik Wedberg provkör.

2019 tog det stopp. Så här långt in på året har Volkswagen inte sålt mer än 81 exemplar av Passat GTE Sportscombi. Annat var det under 2018 då den var Sveriges mest sålda laddhybrid och Volkswagen hann trycka ut drygt 4 000 bilar på svenska vägarna.

Det närmast totala stoppet i laddhybridförsäljningen kan förklaras med att Passat uppdateras och att försäljningen ofta viker när kunderna anar att nyheter är på gång. Men så dramatiska brukar inte verkningarna bli när en bilmodell lämnar över till en lite nyare. GTE-stoppet beror inte på kundernas ointresse, utan på tillgången av bilar. Om orsaken är att Volkswagen har svårt att hitta batterier eller att anpassningen till EU:s nya hårdare avgastest, som heter WLTP, tar längre tid än väntat låter vi vara osagt men vi kan konstatera att Volkswagen fortfarande inte har förbrukningssiffror redo att visa upp för världen.

Det är inte bara laddhybriden Passat GTE som uppdateras, ansiktslyfts eller vad man än vill kalla det. Alla versioner av Passat fräschas upp och det är nästan omöjligt att se skillnaderna. Genom historien har Volkswagen förändrat Passat relativt omfattande men så är det inte nu.

”Nya” Passat kallas generation 8,5 och är svår att skilja från generation 8. Den som vill hålla utkik efter den uppdaterade bilen ska titta på grillen och stötfångaren fram som har fått några nya linjer. Bakifrån känner man igen den på väldigt försiktigt omdesignade, bakljus och texten PASSAT som nu står stort över bakluckan.



Batteripaketet i Passat GTE laddas från tomt till fullt på fem timmar och 30 minuter om bilen kopplas in i ett vanligt vägg-uttag med 230 volt.

Bakom ratten är det lättare att hitta nyheter. Den analoga klockan mitt på instrumentpanelen är ersatt av en liten plastbit, även den märkt med PASSAT-logga och ratten är ny, med en lite mjukare och kramigare design. Framför ratten finns andra generationens digitala instrumentering som kallas Active Info Display. Den fungerar ungefär som första generationen men ser lite annorlunda ut.

Numera ingår också navigation och infotainmentsystem med en åtta tum stor pekskärm i standardutrustningen. Den digitala instrumenteringen är däremot tillval och som standard får man vanliga, analoga mätartavlor.

En liten men trevlig nyhet är det trådlösa laddfacket för mobiltelefonen som finns framför växelspaken. Dessutom går det numera att ansluta en Apple-telefon med CarPlay över blåtand i stället för med sladd. Ett i-landsproblem mindre. Samsung-telefonägare kan inte göra detsamma med Android Auto, men väl använda sin telefon som nyckel för att låsa upp och starta bilen. 1-1 i matchen Apple vs Android.

Passat kan fås med den senaste versionen av det Volkswagen kallar Travel Assist. Det är en adaptiv farthållare med styrhjälp. Volkswagen påstår att Passat är den första modellen som delvis kan köra sig själv i marschfart. Den ska alltså både kunna hålla avståndet till bilen framför och styra själv när vägen svänger. Det stämmer inte riktigt.

Systemet kan förvisso följa inte bara vägmarkeringar, utan även omarkerade vägkanter och anpassa hastigheten efter vad som står på skyltarna. Det fungerar dock inte lika bra som konkurrerande system från BMW, Volvo, Tesla och Mercedes. Bilen vinglar mellan linjerna och känns inte alls lika trygg som konkurrenterna.

För att Travel Assist ska fungera har Passat fått en ny ratt med beröringskänslig teknik i kringlan. Det ska därmed räcka att lägga ett finger på ratten för att visa att man fortfarande lever och kan styra bilen, i stället för att rycka i ratten. I verkligheten fungerar det bara sådär, man måste trots allt ge lite styrutslag för att systemet inte ska slå ifrån.

Den mest efterlängtade uppdateringen rör laddhybridmodellen GTE. Bara att Passat GTE kommer tillbaka från sitt uppehåll är nog så välkommet för många tjänstebilsköpare, att den gör det med ett större batteri gör det ännu bättre.

Batteripaketet är inte större, det ryms fortfarande framför bakhjulen i anslutning till bensintanken, men cellerna är energitätare än tidigare. Den totala lagringskapaciteten har ökat från 9,9 till 13,0 kWh. Det gör att batteriet är tio kg tyngre än tidigare, men framför allt att den elektriska räckvidden anges till 55 km.

Vid verklig körning kan man räkna med drygt 40 km elektrisk körning innan laddningen i batteriet tar slut. Elmotorn som assisterar bensinmotorn är precis lika stark som förut och gör att Passat GTE är mer än tillräckligt snabb.

Halvnya Passat GTE är precis som halvgamla Passat GTE mycket behaglig att köra. Ljudnivån i kupén är låg oavsett om bensinmotorn är igång eller inte och fjädringen är mjuk.

Preliminära utsläppsvärden säger att Passat GTE släpper ut mellan 32 och 40 gram koldioxid per kilometer. enligt WLTP-körcykeln. Även om man räknar på det högre värdet ger det Passat GTE en rejäl skattebonus vid köp. Passat GTE-köparen kommer att få tillbaka nästan 27.000 kronor, vilket mildrar det höga priset på 458.500 kronor något.

Fakta. Volkswagen Passat Sportscombi GTE

Miljö

Koldioxidutsläpp: 32–40 gram/km.
Bränsleförbrukning: Ingen uppgift.
Miljöförmåner: Ja, 26.680 kronor i bonus vid köp.

Ekonomi

Pris: 458.500 kronor.
Årlig fordonsskatt: 360 kronor.
Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, genomrostningsgaranti 12 år, lackgaranti 3 år.

Teknik

Motor: 4 cylindrar, 1,4 liter, 156 hk vid 5 000 varv/min, 250 Nm vid 1.500-3.000 varv/min.
Elmotor: 115 hk, litiumjonbatteri 13 kWh.
Systemeffekt: 218 hk.
Drivning: Framhjulsdrift.
Växellåda: 6-växlad dubbelkopplingslåda.
Acceleration 0-100 km/h: 7,6 sekunder.
Toppfart: 225 km/h (130 km/h vid eldrift).

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 477/183/152 centimeter.
Bagagevolym: 483–1.613 liter.
Maximal släpvagnsvikt: 1.600 kilo.

Betyg del för del

Köregenskaper:	3
Säkerhet:	5
Design:	2
Komfort:	4
Ekonomi:	4
Totalbetyg =	18 av 25

Plus:

Skattebonus
Förbrukning
Stark elmotor
Komfort
Lastförmåga

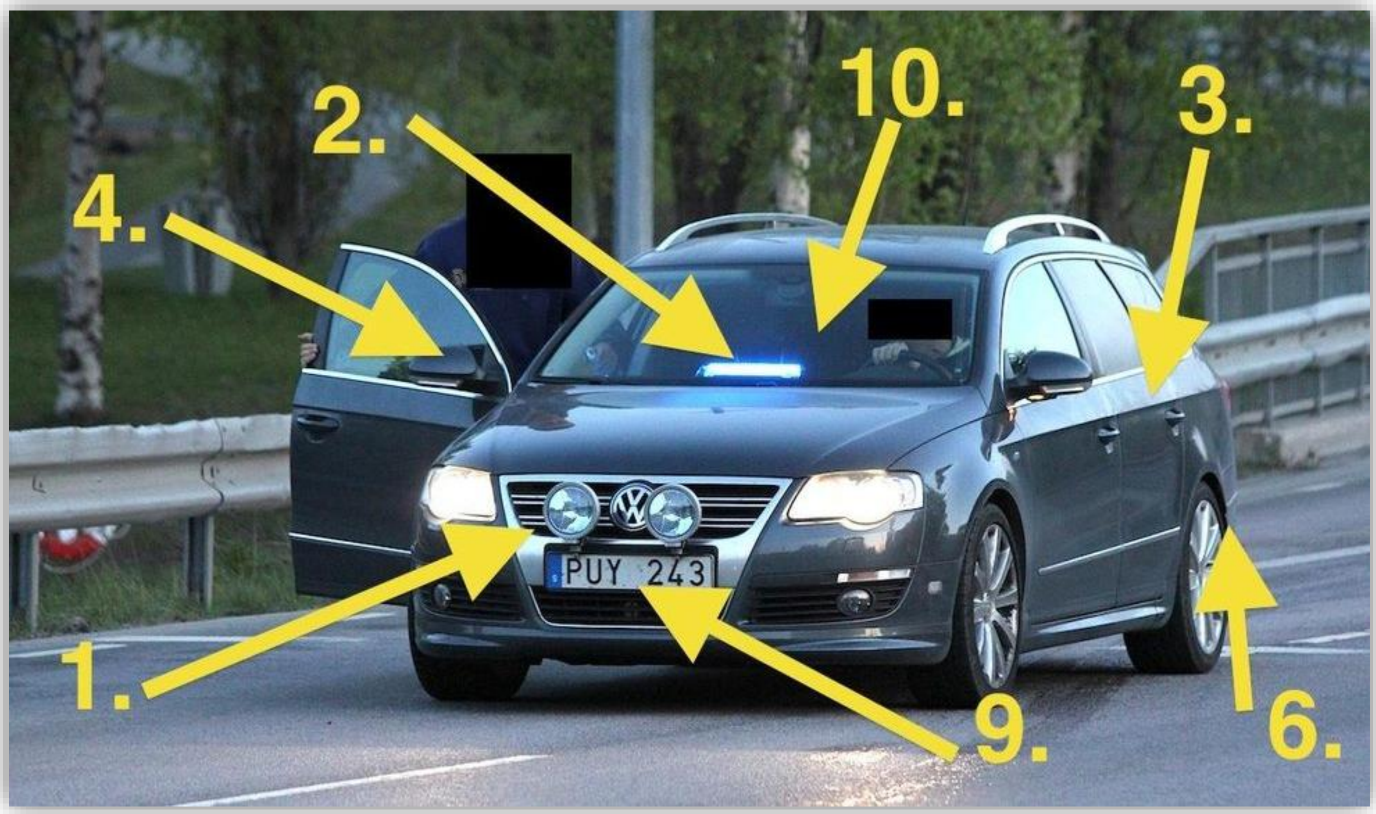
Minus:

Finns inte med fyrhjulsdrift
Lång leveranstid

5. 10 tecken som avslöjar en civil polisbil – lär dig knepen

Av Pär Brandt Publicerad 2015-03-05 07:25, uppdaterad 2019-07-25 13:54

Tycker du att bilen bakom beter sig konstigt? Det kan vara en civil polisbil och här är tecknen som avslöjar polisernas smygande. Lägg detaljerna på minnet så slipper du se blåljusen tändas i backspegeln.



Det finns många yttre tecken som avslöjar en civil polisbil. Ibland finns det extraljus, dolda blåljus, bilens ägare (Rikspolisstyrelsen), extra yttre backspegel, extra backljus, dragkrok, med mera.

Det är lätt hänt. Du lyssnar på en bra låt på bilstereon och utan att tänka på det glider du kanske tillfälligt upp i 10–15 km/h över hastighetsgränsen. Först när du ser de blinkande blåljusen i backspegeln inser du ditt misstag, som kan kosta flera tusenlappar.

Hastighetsgränserna ska naturligtvis efterlevas. De finns där av en orsak och vid dåligt väder kanske man måste hålla en ännu lägre hastighet än den som är angiven på skyltarna.

Förutom att hålla koll på din hastighet finns det en del kännetecken som gör att du kan undvika civila polisbilar. Du har säkert hört en del av dessa tips förut men nedan har vi listat tio punkter som avslöjar om det är en civil, omålad polisbil som du har framför eller bakom dig.

1) Extraljus i grillen. Civila polisbilar har, precis som målade utryckningsfordon, ibland extraljus i fronten. Nyare bilar hos trafikpolisen har dock inte extraljus för att vara mera diskreta och inte avslöjas i förhand.



Civila polisbilar har båda främre och bakre blåljus som vid normal belysning är svåra att upptäcka. Men även när de är släckta kan man ibland skymta en blå reflex i bakrutan eller i grillen/-vindrutan. När blåljusen är påslagna råder det ingen tvekan.

På bilden en civil Volvo V90 polisbil, här sitter blåljusen lodrätt bakom griller och är svåra att upptäcka när de är släckta.

2) Blåljuslampor. En civil polisbil har flera uppsättningar med blinkande blåljus monterade. De sitter i mitten, nedtill på vindrutan, och/eller i grillen, i sidobackspeglarna och i bakrutan samt under bakre kofångaren. Mörka rutor gör att blåljusen som regel inte syns annat än när de blir belysta av starkt ljus, då kan man se en blå reflex. När blåljusen tänds är det för sent att kolla hastighetsmätaren…

3) Dragkrok. Många polisbilar, målade och civila, är förberedda för att kunna dra släp. Beroende på bilmodell kan dock dragkroken vara dold.



I "foten" på sidobackspeglarna på Volvo V90 sitter framåtriktade blåljus. När de inte är påslagna syns inte den blå färgen. Den här tjocka foten är en av få detaljer som går att upptäcka när man tittar i backspegeln för att avgöra om det är en civil polisbil som ligger bakom.

4) Extra backljus. Återigen känner vi igen civila polisbilar på den utrustning som även finns på de målade bilarna: extra backljus. De brukar bestå av ganska horisontella, diskreta lampor som sitter i vardera hörnet i nedre delen av stötfångaren. Civila polisbilar har ibland också en extra backspegel på den högra, yttre backspegeln (ungefär som på körskolebilar). Blåljusen har sedan några år LED-teknik, vilket gör dem ännu mindre och diskretare än de var förut.

5) Extra antenner. Polisen är helt beroende av sin kommunikationsutrustning och äldre bilar hade synliga antennspröt. Vilket dock inte är fallet på nyare polisbilar med Rakel-systemet. Rakel behöver som regel inte större antenner än att de ryms inne i den "hajfena" som brukar sitta på taket. Det finns dock civila polisbilar med extra, yttre antenner i bakkant på taket.

6) Kombikaross. Av praktiska skäl är många civila polisbilar en kombimodell. Men kombibilar är en vanlig karossform i Sverige och det går ju inte att misstänka alla sådana för att vara civila polisbilar.

7) Bilmodell. Volvo V70 och XC70 är favoriter hos polisen men numera finns det även Volvo V90 och V90 Cross Country. Volvo står för 95 procent av leveranserna till svensk polis. Men man kör även civila bilar från Volkswagen, Mercedes och BMW. Gemensamt är att de civila polisbilarna är ganska stora bilmodeller och relativt nya årsmodeller. Mörk kulör är vanligare, men det finns ljusa civilbilar också.

8) Tidpunkt. Trafikpolisen gillar kontorstid och arbetar i stort sett aldrig mellan midnatt och sex på morgonen. Men det hindrar förstås inte att du kan se andra, civila polisbilar även på småtimmarna, liksom vanlig ordningspolis som utför exempelvis nykterhetskontroll.



Nyare, civila polisbilar (som den här Volvo V90) har fyra blinkande blåljus som är riktade bakåt. Blåljusen som sitter bakom glaset i bakrutan är väldigt svåra att upptäcka när de är släckta. Men de nedre blåljusen, under stötfångaren, går att upptäcka. Blåljusen har ingen blå färg när de är släckta, utan ser ut som backlampor.



För att öka tydligheten har de civila polisbilarna ett löst blåljus med magnetfot.
Det sitter förvarat i högra dörrfacket.

9) Registreringsskylten. Appen "Mina Fordon" från Transportstyrelsen är gratis och lätt att använda för att kontrollera vem som står som ägare till ett fordon. Man kan även använda gratistjänsten Biluppgifter.se. Civila polisbilar är registrerade på en polismyndighet, men det kan även stå "Spanings- och utryckningsenheten i XXX län." I vissa fall hyr polisen in bilar för spaning och de är registrerade på en juridisk person, samt som regel helt utan yttre kännetecken.

10) Extra utrustning. I en civil polisbil finns extra blåljus och mätutrustning samt kamera monterade uppe på instrumentbrädan. Civila polisbilar har nästan utan undantag mörka sidorutor och mörk solskyddsfilm på bakrutan. Det gör att man i praktiken har svårt att upptäcka den extra utrustningen.



På nyare civila polisbilar sitter två blåljus på sidan av bilen. Det främre sitter på framskärmen, framför hjulet. Svårt att upptäcka, dock, annat än om man ser polisbilen från sidan. När blåljuset är avslaget har det ingen synlig, blå färg.



Det bakre sidoljuset sitter placerat bakom glaset, som har solfilm.
Helt omöjligt att upptäcka, tills blåljuset tänds.

FILMER: [Volvo Civil Polisbil blåljus Volvo V90]
[Volvo Civil Polisbil Volvo V90 blåljus i grillen]
[Volvo V90 Civil Polisbil bakre blåljus]



Nya Volvo XC90 som polisbil? Jodå, kan Rikspolisstyrelsen köpa in
Toyota LandCruiser som ledningsbil passar det förstås med XC90 också.



En påtaglig nyhet på de målade polisbilarna är så kallade "Cruise Lights", vilket innebär att blåljusen på taket är ständigt tända men med mindre effekt (låg ljusstyrka). Då syns polisbilen bättre vid dåliga ljusförhållanden.



ANPR, "Automatic Numberplate Recognition", är polisens senaste vapen mot bilar som har kör-förbud, är avställda, efterlysta eller har något annat fel. ANPR innebär en automatisk avläsning av registreringsskyltar på omgivande bilar, vilket förstås underlättar polisens arbete att hitta sökta fordon. ANPR installeras normalt bara i nya polisfordon men finns även i ett portabelt utförande, vilket gör att det kan användas i till exempel hyrbilar.

Undvik böter – 10 fakta om körning i rondell du måste veta

10 saker du måste veta om bilderna när du säljer din bil

Undvik böter från fartkamerorna

Fortkörning och böter – här är allt du behöver veta

10 knep som får din bil såld snabbare på Blocket – till rätt pris

Fyra enkla steg för en perfekt fickparkering – varje gång

Volvo V90 som polisbil får högsta betyget hittills



Pär Brandt

ViBilägare

6. Bilfrågan: Får jag köra om traktorer?

Publicerad 2019-07-27 8:04

Text Redaktionen

”Vilket gäller – linjen eller skyltningen?”



Heldraget med omkörningsförbud, men traktorer får köras om.
Frågeställaren undrar vad som gäller.

Fråga:
Flera skyltar om omkörningsförbud med tilläggstavla ”Traktor får omköras” finns uppsatta efter en normalsmal väg/gata med heldragna linjer. Vad gäller? Får man överträda heldragen linje vid omkörning av traktor? Annars är omkörning ej möjlig. Vilket gäller linjen eller skyltningen?
Ree Blg

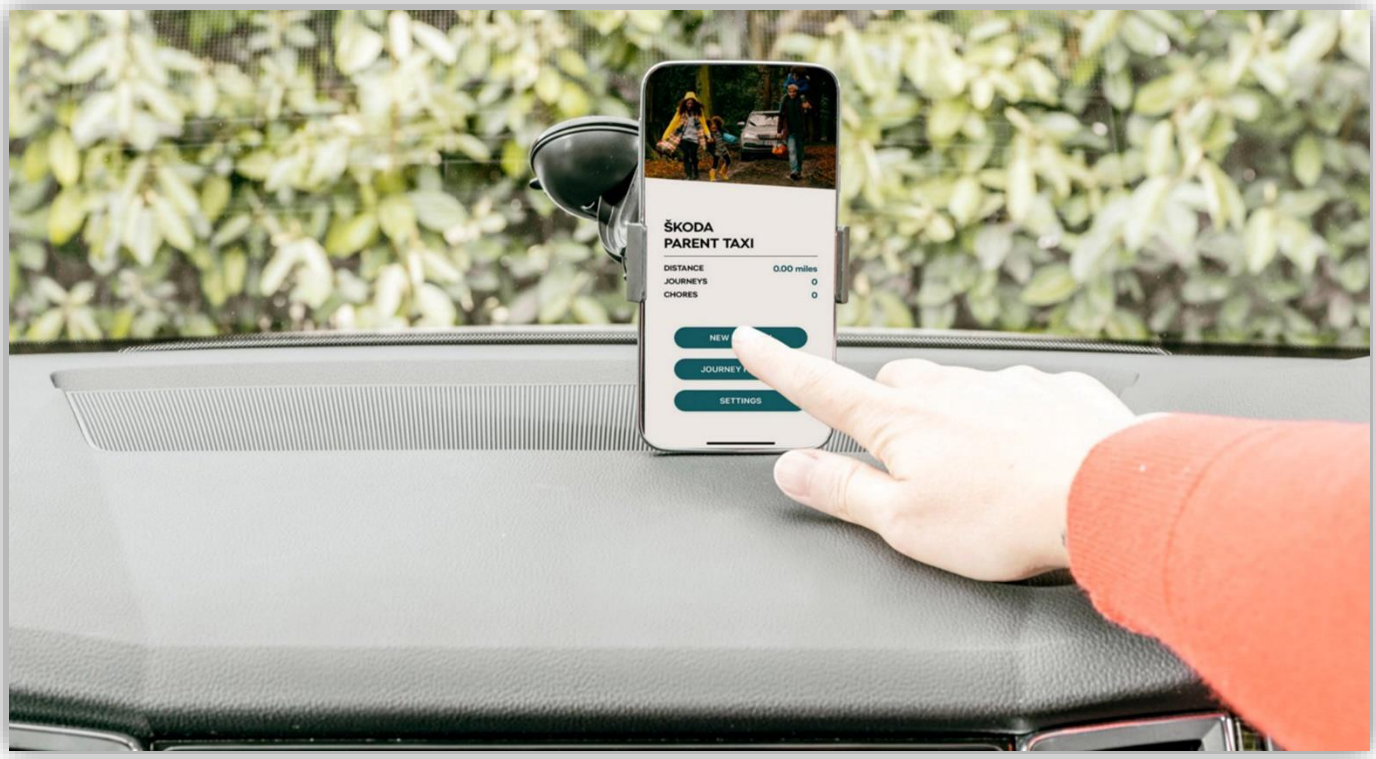
Svar:
Vi håller med om att i det här fallet är reglerna lite tvetydiga – särskilt om man memorerar det man en gång läste i teoriboken för körkort. Där stod att polismans tecken är överordnat trafiksignaler som är överordnat vägmärken och vägmarkeringar. Sist har vi faktiskt trafikregler. Den heldragna linjen är alltså lika ”stark” som vägmärket.
Det betyder att du får köra om traktorn om du kan göra det utan att överträda den heldragna linjen. Är det inte möjligt så är omkörning förbjuden! Traktorföraren måste alltså underlätta omkörningen genom att gå ut på vägrenen.
Erik Rönnblom, Vi Bilägare

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Skoda lanserar taxiapp för barn – där föräldrarna är förare

Erik Andrén 1 augusti 2019

Du som har barn kanske känner igen dig i att du stundom känner dig som en taxiförare för dina barn. Kanske är det hockeyträningar eller ridläger, kanske bara att hämta hos kompisar. Oavsett anledning har nu Skoda i Storbritannien lanserat en app där taxiföräldrar kan ta betalt av barnen – i form av tjänster i hemmet.



***FILM:* [*https://youtu.be/ckT5-bRPo-E*](https://youtu.be/ckT5-bRPo-E)**

Har du som förälder tröttnat på att köra dina barn kors och tvärs utan att få något i gengäld? Hämta på olika träningar eller läger, eller hos kompisar som bor för långt bort för en promenad? Har det gått så långt att du skämtar om att du driver en taxiverksamhet för dina barn? Då är du inte ensam. Enligt uppgift ska två av tre föräldrar känna på samma sätt.

Detta har Skodas generalagentur i Storbritannien tagit fasta på, och lanserar nu en tjänst där du som förälder kan ta betalt av dina barn för de olika resorna som företas. På samma sätt som taxiappar så som Uber eller Lyft matar du helt enkelt in resan som företas, och appen räknar hur lång sträcka det är som körs. Men taxametern motsvarar inte någon monetär valuta, utan resorna ska kunna bytas ut mot olika andra sysslor i hemmet. Kanske att tömma diskmaskinen, städa eller tvätta bilen (vilket Skoda själva tar som ett exempel i sin reklamfilm).

Skoda har räknat ut att brittiska föräldrar kör motsvarande nära 270 mil extra per år bara för barnens aktiviteter. Hade samma resor gjorts med standardtaxa för en London-taxi skulle det kosta nära 150 000 kronor, vilket väl säkert kan motsvara några biltvättar.

I nuläget vet vi inte om appen kommer att komma till Sverige, då det främst är ett lokalt marknadsföringsgrepp. Skulle du som är förälder vara intresserad?

GRANTURISMO

8. Lamborghini LM002

Gran Turisimo Magazine nr.2 2014

Lamborghinis monsterjeep från 1980-talet attraherade diverse diktatorer och macho-kändisar, men få anade vid tiden att den förebådade en helt ny och hårdsäljande bilklass



Bensinen i Dubai kostar väl knappt två kronor litern idag. För 25 år sedan var den nog nästan gratis. Det enda irritationsmomentet för en shejk att tanka fullt i sin Lamborghini LM002 med 290-literstank var att det tog en bra stund.

Och möjligen att soppan rann ganska fort genom tanken när man styrde ut över sanddynerna i riktning mot sin oas – den stora tanken till trots. Med sex dubbla Weberförgasare ovanpå ett motorpaket hämtat ur en femliters Countach behövdes munstycken stora som avlopps- trummor för att föda maskineriet.







V12:an delad med Countach



Matchvikten var 2,7 ton – en del lättmetall i karossen till trots – och med fyrhjulsdrift dimensionerad för militärt bruk gick det rätt tungt, men stabilt, framåt. Ändå rapporterade ägare att de hade sett 180 km/h på hastighets- mätaren mitt ute i sandöknen, och jag minns hur ögonvittnen berättade att de hade blivit omkörda på autostradan av ett gigantiskt monster med ett avgasljud som hämtat från avgrunden, trots att de själva hade hållit 200 km/h.

Eder redaktör hade själv nöjet att prova fabrikens egen test-LM våren 1990 och kan intyga att det är en lika säregen som högljudd upp- levelse att lägga iväg utmed motorvägen med plattan i mattan. Att se de små Fiatarna kasta sig åt sidan i ren skräck när monstret närmade sig hastigt bakifrån var en oanständig syn man knappast glömmer.

Någon fyndig skribent döpte bilen till “Rambo Lambo” i samband med lanseringen 1986, då filmen med samma namn var en följetong på biografdukarna. Sylvester Stallone köpte också mycket riktigt ett exemplar, liksom Tina Turner, Eddie Van Halen, Mike Tyson, Keke Rosberg och Marockos kung Hassan för att nämna några relativt rumsrena kändisar i ägarskaran.

LM002 drog även till sig stort intresse från diverse gangsterledare, som Saddam Husseins son Uday, Muhammar Khadaffi och Pablo Escobar, men egentligen hade Lamborghini vid introduktionen hoppats på att stater skulle köpa in bilen till sina arméer, därav beteckningen “Lamborghini Military”.

Fortfarande går det att köpa en LM002 relativt billigt, vilket beror på att driftkostnaderna är astronomiska och det är si och så med delar. Men det är ingen tvekan om att den kommer att skjuta iväg prismässigt.

Varför man inte lyckades med försäljningen till militären förtäljer inte historien, kanske var bilarna väl underhållskrävande när de utsattes för skoningslöst arbete i fält. Istället blev LM machogängets offroadmissil som kunde lämna allting bakom sig i tuff terräng.

I slutet av 1980-talet var det få som begrep sig på vitsen med en så snabb och övermotoriserad terrängbil, som dessutom var försedd med en massa lyx och lullull i kupén. Men det var långt innan vi såg röken av någon suv-boom och 500-hästars jättejeepar blev vardagsmat på våra innerstadsgator.

Trots att en del av dagens stora och snabba suvar kan se lite maffiga ut bland vanliga personbilar, framstår de som fjolliga leksaksbilar intill en LM. Ingenting slår den när det gäller rå och hotfull utstrålning, inte ens en AM Hummer.



Lamborghini LM002 Rally Car 1996

Att den heter 002 har givetvis sin historia. Lamborghini ägdes ett tag av Chryslerkoncernen, som experimenterade med en stor arméjeep i början av 1980-talet (som hade en aktermonterad V8!), det var 001 som dock aldrig gick i produktion. Utvecklingen flyttades från Detroit till Sant'Agata utanför Bologna, där man gjorde om konceptet och hängde i en Countach-V12:a i fronten av en stålrörsram modell kraftigare. Kompressionen sänktes för att den skulle kunna köras på dålig soppa, annars var den intakt.

Den första prototypen, fortfarande tänkt för armébruk, var synnerli- gen spartansk invändigt, men i takt med att välbärgade kunder visade intresse och ville ha all lyx ombord, slog man om stategin och satsade på lyxbilsköparna istället.

Snart kom det bara att finns två olika options; antingen köpte man den med sanddäck, eller med mer gatanpassade men fortfarande rätt grovmönstrade däck från Pirelli. Däcken var punkteringsfria och specialframtagna för LM, och är en av de trånga sektorerna för de bilar som fortfarande rullar i trafik idag. Pirelli tillverkar ibland omgångar (till ett pris av 30 000–40 000 kronor/däck), men om de inte finns på fabrik för tillfället kan de specialbyggas – men då för ännu mer pengar.

LM002 tillverkades fram till 1993, då något mer än 300 exemplar hade byggts (uppgifterna pendlar mellan 301 och 328 ex). En del har försvunnit (bland annat Uday Husseins bil som jänkarna sköt sönder under invasionen av Irak), och de som rullar har inte fått något särskilt uppsving värdemässigt ännu. Man kan köpa ett bra ex för en bit under miljonen fortfarande, vilket gör seriösa renoveringar direkt olönsamma även om vraken framstår som billiga.

Har man däremot is i magen och kan tänka sig att äga (och köra till lycka för oljebolagen!) bilen ett decennium lär den dock vara en bra investering. Med sitt varumärke och sin överlägsna utstrålning har den en självklar plats bland bilvärldens stora inspiratörer.

Text av Gunnar Dackevall

9. Thulinverken i Landskrona

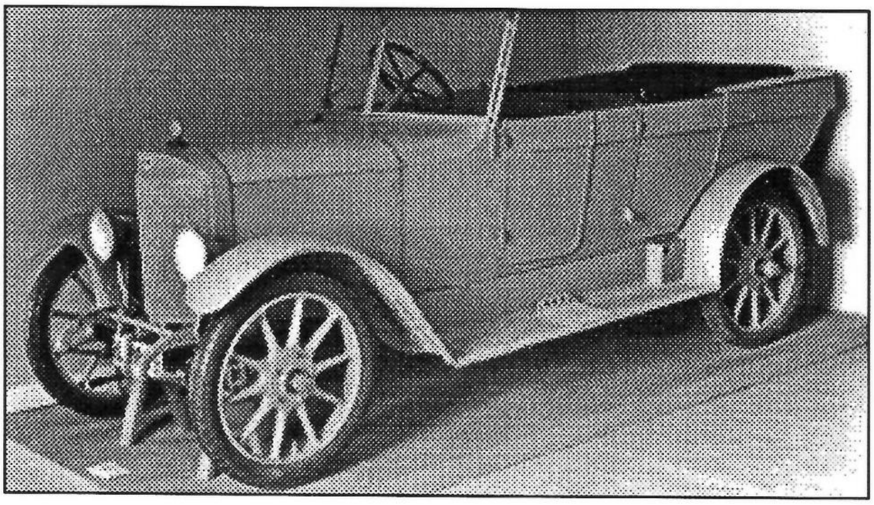
Medlemsbladet september 1996

Häft. I b MOTOR - NYTT Dec. 1925

Thulinverken i Landskrona.

Sällan torde ett företag ha startats under så gynnsamma förhållanden som Thulinverken. Namnet blev också snart aktat och ärat icke blott i Sverige utan långt bortom dess gränser. När så fabriken upptog automobiltillverkning på sitt program, var det många som förespådde en lysande framtid för företaget. Och detta var ju helt naturligt. Bilar funnos vid denna tidpunkt knappast att få för pengar, och beställningar strömmade in långt innan en enda automobil av serietyp var färdig. Ledningen ville emellertid ha allt klart, innan man körde igång med tillverkningen. Men på sådana »verktyg», som äro absolut nödvändiga för en rationell automobiltillverkning, arbetades med en febril iver. Då de sista verktygen höllo på att färdigställas utbröt emellertid strejk vid fabriken, och den blev rätt så långvarig. Och då den var slut var det också slut med de goda tiderna på automobilmarknaden. Tusentals vagnar hade kommit in i landet medan strejken pågick, och de gamla kunderna hade annulerat sina order, varför man hade att börja om från början. I den mördande konkurrens, som nu rådde på marknaden, gick det icke att hålla affären i gång, och bolaget tvingades till sist att likvidera. De massor av verktyg, som förfärdigats och som representerade värden belöpande sig till hundratusentals kronor, samt maskiner till flerdubbelt detta belopp, blevo för en tid liggande till ingen nytta.

Dess bättre voro värdena så stora, att vederbörande icke ansågo sig stå till svars med att lämna allt vind för våg, och därför har man under årens lopp åtminstone sökt att förbruka det material eller de delar, som från början beställdes för den blivande tillverkningen.



Trots alla motigheter har man sålunda under de gångna åren kunnat hålla märket vid liv, och om undantag göres för en eller annan kortare tidsperiod, har man i regel varje månad kunnat bygga åtminstone några vagnar. Men icke nog härmed. Man har nästan årligen företagit en eller annan förbättring på vagnarne och icke ens ryggat tillbaka för vissa nykonstruktioner; bl. a. har man framställt en läkarebil, som är värd allt erkännande. Chassiet är det vanliga, men ett helt nytt karosseri har konstruerats, så beskaffat att föraresätets bakstycke kan fällas ned, varförutom en liten dyna finnes, som framtill kompletterar själva sittdynan på förarsätet. På detta sätt erhålles en verkligt god liggplats eller bår för en person.

Vid ett besök, som vi nyligen avlagt vid fabriken, funno vi att man som bäst var sysselsatt med iordningställandet av såväl täckta som öppna vagnar, och vid båda dessa hade man företagit en del förbättringar såväl rörande chassiet som karosseriet. Differentialkåpan, som tidigare varit av aluminium för att göra vagnen så lätt som möjligt, har nu ersatts med gjutgods för att stärka bakaxeln i sin helhet. Fjädrarna ha också gjorts längre. Karosserierna av båda slagen ha ändrats till sin fördel, vilket alldeles särskilt gäller om den öppna vagnen. Denna har visserligen alltid haft ett verkligt trevligt utseende, men den nya typen är icke blott vacker utan även särdeles praktisk.

Fabriken har under det gångna året också upptagit tillverkning av en motorsläde, som av allt att döma har stora utvecklingsmöjligheter för sig. Släden drives av en luftkyld, 4-cylindrig motor, vilket ju är så gott som nödvändigt, då släden i första hand är avsedd till bruk i de nordligare delarna av vårt land, där användandet av en vattenkyld motor vintertiden medför stora risker, att nu ej tala om besväret med vattnets ständiga urtappning och ihällning.

J. N.

Klassiker

10. Grattis Vauxhall Firenza!

Publicerad 5 augusti

I dag när Alrik har namnsdag uppmärksammar vi Firenza.



Kanske ville Vauxhall med namnet Firenza skänka samma kontinentala flärd åt sin lilla bilmodell som Ford länge gjort med modellnamn som Torino (Turin), Capri och Cortina, andra italienska städer. Granada är spanskt!

Vauxhall Firenza tillverkades 1971-75 och var en coupéversion av Viva.

Till 1973 lanserades en ännu sportigare version med starkt lutande front med en enorm spoiler under kofångaren, men ingen grill.



Vauxhall Firenza Old Nail 1971-74

SPORT

11. Lewis Hamilton vann i Ungern

Av Jonathan Larsson

Publicerad 4 aug 2019 kl 17.32

Smarta draget som avgjorde rysarloppet



FILM: *https://www.expressen.se/sport/motor/smarta-draget-som-avgjorde-rysarloppet/?*

Karriärens första pole position men Max Verstappen fick ge sig efter en rysare mot suveränen Lewis Hamilton, Mercedes, i Ungerns grand prix.

– Ärligt talat visste jag inte om jag skulle klara det här, säger Hamilton i tv-intervjun efter racet.

Bakom succén låg Mercedes genidrag på sluttampen av loppet.

Max Verstappen såg ut att ha prickat storformen inför Ungerns grand prix.

Segern på Hockenheimring följdes upp med karriärens första pole position inför söndagens grand prix i Ungern.

Men Red Bull-föraren Verstappen fick se sig slagen av dominanten Lewis Hamilton, Mercedes.

Med tjugo varv kvar kallade Mercedes in Hamilton i depån där de chansade och gav honom mediumdäck att slutföra loppet med.

Det lyckades.

Verstappen lyckades hålla sin ledning i drygt 67 av 70 varv innan Verstappens däck inte pallade trycket längre.

Lewis Hamilton gled förbi och kunde defilera hem segern, före Max Verstappen. Ferraris Sebastian Vettel fullbordade pallen då han slutade trea.

– Helt ärligt talat visste jag inte om jag skulle klara det här. Varje varv var som ett kvalvarv. Jag kan bara lyfta på hatten för stallet. Det är så här det ska vara. Jag är så tacksam, säger Hamilton i tv-intervjun efteråt.

Max Verstappen var dock inte särskilt bitter.

– Jag gjorde vad jag kunde för att få däcken att överleva hela loppet, men det räckte inte hela vägen. Allt som allt har det ändå varit ändå en bra helg, jag var tvåa och körde det snabbaste varvet, säger Max Verstappen i tv-intervjun efteråt.

Nio lopp återstår av säsongens Formel 1.

Lewis Hamilton leder sammandraget 62 poäng före stallkamraten Valtteri Bottas, som hade en tyngre söndag och slutade åtta.

”Katastrofstart förstörde Bottas lopp”, skriver finska Yle.

LÄS MER: Lewis Hamilton straffas – flyttas ned tre platser



Jonathan Larsson

LÄS MER: Succén: Karriärens första pole position

LÄS MER: Kaoset i Tysklands GP: ”Fullständig kalabalik”

SLUT